

点から郵便クラサチ1が元金にながれるまでのクラサチ銀41のストロークが常にほそ一正となり、14回の取引にかわらずスムースに郵便クラサチ1がつながれるのである。1と2点が真正であると、チェーンレバーの4の取引とヤチ取引とが同じか否か、附らな4の取引とヤチ取引とが同じとなつて誤

[illegible]

ランプ 30 が始動した場合はスイッチ 30 が可能用の
リレーを OFF にし、エンリッ 30 が始動し
なかつた場合は再びスイッチリレー 30 の電
圧とギヤ位置とが同じか否かを判断する。ス
ター可能用のリレーが OFF にされると、
エアクラック 5 及びサブタンク内のエアが吸
込圧に達しているか否かをチェックし、吸込
圧に達していない場合はエアフローモニタラ
ンプ 75 を点灯してエアが吸込圧に達するま
で判断を繰り返すし、吸込圧に達した場合はエ
アフローモニタランプ 75 を消灯して始動始
度完了とする。

給電回路完了後に高圧印手を調取し、これが定電を下回っていると高圧処理に入る。第7図は、例に示すように、まずCPU66は口振クランプを切るべくカム弁49にON印手を出力し、同時に排気ブレーキ口を開く。そして、これと同時に排気ブレーキ口（エクスポート）の閉鎖状態を解除（不作動状態）するパルスONとし、処理

定数 N_{max} と比較し、エンリッソ定数 N_{en} が比
二のエンリッソ定数 N_{en} 以下の場合はク
ラッチを切って乗道場を開い、エンリッソ
定数 N_{en} が比二のエンリッソ定数 N_{en} を超
える場合は積戻エンリッソ定数 N_{en} が比二の
エンリッソ定数 N_{en} を超える場合は乗道場開
閉に終る。

[illegible]

と表示しないサブタンクとの切替用スイッチを
OPFにしたのも、再びサチュレーションレ
の位置とギヤ位置とが同じか否かを判断する
又、エアタンク41内のエアが規定圧に達し
ていない場合はサブタンク内のエアが規定
圧に達しているか否かを判断し、規定圧に達
していない場合は積設切替用スイッチをONにし
ていて、規定圧に達している場合は積設パ
ワーレーシングゲを作動させてサチュエ
ーションレバー54の位置に対応したギヤ位置を
自動的に選択し、サブタンクのエアが規定
圧に達していない場合はエアウォーミングダ

ランプを減灯させて四閃燈はエアラング10
及びサブラングのエアが規定圧以下であると
を知らせる。一方、チェーンレバー54の
出口とギヤ出口とが同じ場合はスタータ可能
用のイレールを出力する。スタータ可能用のイレ
ールが出力されるとスタータを始動させて
エアラング30を動かすことができて、エ
ンジン30が作動したか否かを判断して、エン

[illegible]

またこれと共に、アクチャス銀行の分口を設出し、更にこの口に対応する信用デューチ・スプレッドのヴァアから収入取る。そして、得られた信用デューチ・スプレッドのバスマス銀行が

に列挙するものであり、LEOPFアーチンではまず草型が規定より大きいからその料所を行い、その規定より大きいYESの割合は通常の範囲であると判断され、LEOPFアーチンは終了その範囲のフローに戻る。一方、NOの割合は次にアクセルゲルミが踏み込まれているか否かの判断を行い、YESの割合は同様にLEOPFアーチンでは終了、NOの割合は図けその点に到達するまでフューチャーにより徐々に口を開くことを要する。なお、その間にアクセルゲルミが踏み込まれているか否かの判断も同様に、アクセルゲルミが踏み込まれた時は最初のアクセルゲルミ印が出たスチャに戻る。又、アクセルゲルミがLEOまで到達した後はアクセルゲルミ印が出たスチャに戻る。また、最初のチェンリバー4の位置とギヤ位置との判断スチャに戻る。

シエルフーンチンが終了して翌日の報道と料所されると、翌日クラサミをシエフの半クラサミは題からクラサミと一トまでつ

なげけて行くが、この時ゼータ点域を過ぎた後
のエンリッヒ数 N は楕円関数場 Ω 上の入
力値 k_1 の因子に相当するクラッチ面 N_{k_1}
の増大に伴って徐々に低下して行くことに
注意し、このエンリッヒ数 N の低下率が所定
の範囲内に収まるまで要望し、 y_k が小さくなる
ように調整する。即ち、 y_k が所定時間幅のエ
ンリッヒ数低下率 N_d が、第1図に示す第一
の設定値 $|y_1|$ 以下か否かを判断する。 $y \geq y_1$
の場合は前述のLEOPFルーチンを実行し
た後、再びアナログ変換器信号を送出してこの
値に対応する最速デューティ率 α を決定し、
このデューティ率 α により再度クワツァジ1
を除々に低減する。その後、エンリッヒ数
低下率 N_d が第二の設定値 $|y_2|$ ($|y_1| < |y_2|$)
以下か否かを判断し、NOの場合は前述のLE
OPFルーチンの操作で既述のように四回
低下率 N_d を一定に保つてエープを終了する。

要理由に入る。第三点、例に示すように、
をザインプットにも履歴情報を与え
てブレイクアウトを四回、ブレイク
アウトを止めるために一段づつカットダウン
に故障があるYESの場合には次のようにな
る。一方、ブレイクアウトの場
合は或る一定量以上の履歴数をもったブレ
イクアウトを行って、YESであれば後述の
メンサを用いて調べ、YESであれば後述の
要因調査を行うと判断距離が長くなってしま
うため、メインのフローに戻って要因調査を
一時中止する。図し、急ブレーキをかけてい
る状態であっても原因クラチャミが切れて
いる場合には、要因の途中であると判断され
るため、要因調査を完了して原因クラチャミ
を記録させてしまう。

一方、オプレータ操作がなかったり図いは
オプレータ時でも上記したように座席クラッ
チ 3 が遮断されている時にはチェンレバ
ー 5 の位置を誤り取り、これが 4、5 以外

—281—

の1, 2, 3の指定減速段の区分が D_1 , D_2 , D_3 の
指定減速段の区分が R 段の区分が N 段の区分
かを判断する。

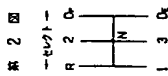
1. 2. 3. の固定変数股の場合にはヤン・リバーレーの位置とギヤ位置とが同じか否かの判断をし、YESならばインのフローに渡り、NOで次のステップに通り。このステップでは、目標変数股の1, 2, 3の内の一つにヤン・リバーレーが位置しており、変数股の位置のギヤ位置が、0 になり、かつこのことからレフトダクワンに相当するか否かを判断する。YESの場合はエンロン30の履歴をゴブナーンすることなくレフトダクワンを去る。否かを判断し、NOの場合は次のステップに進入リリバーンスウォーニングブザー・エンロニオン化オーバークランの警告を行い、エンロニオン化を待たずインのフローに戻る。上記正誤判断がYESの場合はギヤ位置が1段のレフトダクワン動作を行う。このレフトダク

[illegible]

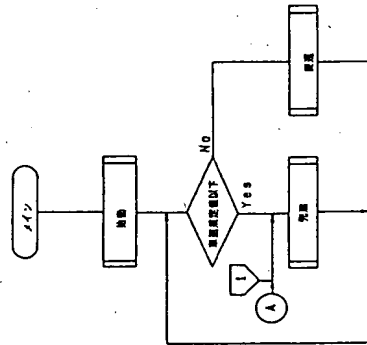
一方、前記 D_1 、 D_2 レンリからのレポートダウ
ンに相当するかどうかの判断の結果、NOの場
合にはレポートアップが否かの判断を行う。そ
で、これがYESの場合は次のようにして

-282-

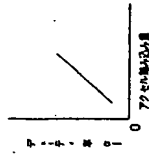
第 4 章



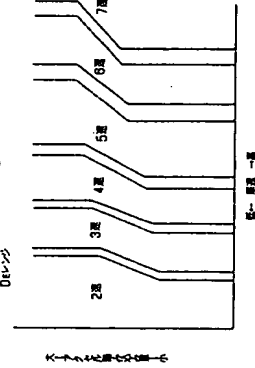
第 5 章 (a)



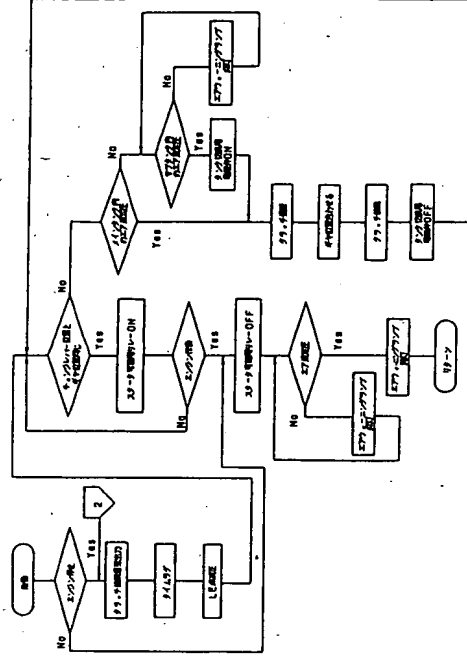
第 4 章



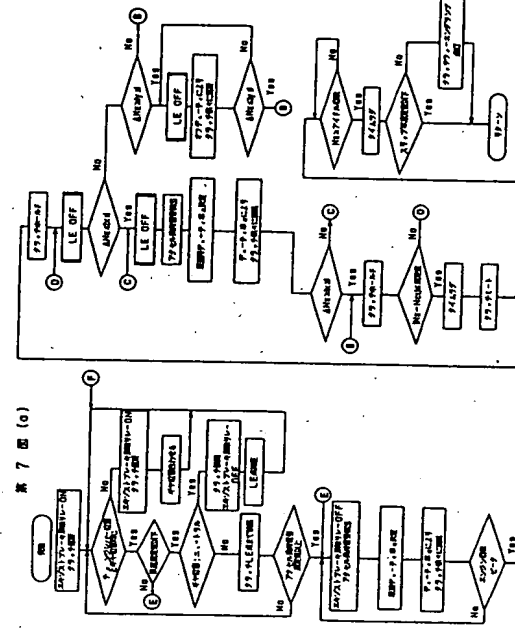
354



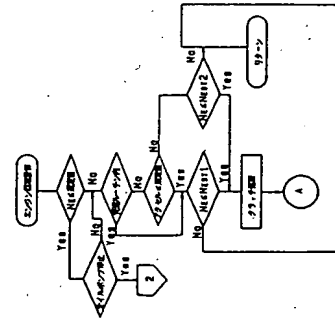
第 6 章



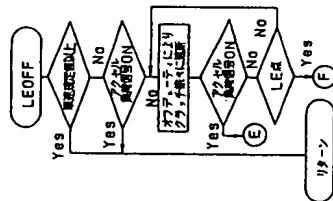
第 7 圖 (c)



第 5 章 (b)



7 図 (b)



9

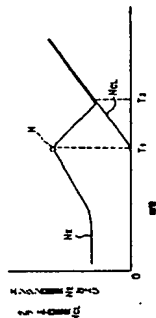
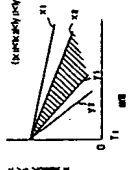
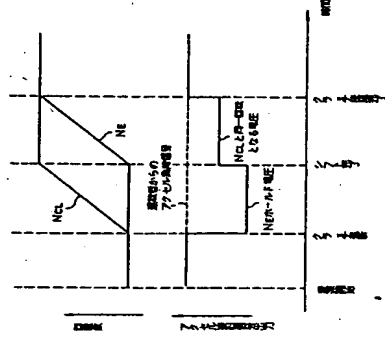
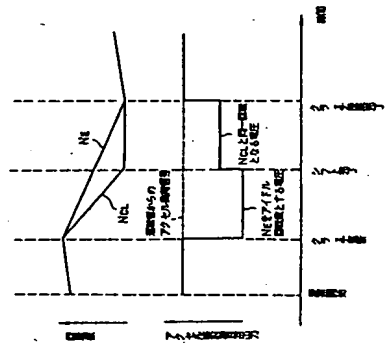


图 10-4



第 11 圖

第 12 题 

(0) 8 班

